

Saab 9-7X 2005–08

NEVS-brevet fredag 5 april
Föregående tisdag 2 april

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Provkörning av Volvo V60 T8 Twin Engine R-Design

Hans Hedberg

31 mars 2019

Dags för nya folkkombin att även den erbjudas som laddhybrid. Kommer den med hjälp av mycket kraft och kompetens kunna konkurrera ut de redan etablerade storsäljarna i laddhybridskrået.



Förra generationen V60var märkets första modell som även erbjöds som laddhybrid. Dåvarande D6 AWD Twin Engine var något så udda som en dieseldriven bil i grunden, kryddad med batteripack och en elmotor på bakaxelklumpen. När Volvos nya större 60- och 90-serier planerades in som nya generationer var laddhybridstekniken med redan från start. Under ledning av dåvarande vd Stefan Jacoby och tekniske chefen Peter Mertens planerades SPA-plattformen för så kallad Twin Engine-konfiguration. Diesel som basmotor ströks, i stället blev det tvåliters VEA Drive-E bensinmotor som kopplades till eldriften.

Anrättningen har redan presenterats hos 90-serien och S60 samt XC60. Nu är turen kommen till folkkombin V60. Två effektuttag av V60 Twin Engine erbjuds – T6 och T8. Vi provkör den sistnämnda på krispigt frusna vintervägar i Norrland. Luleåtrakten visar sig från sin bästa sida när solen återvänt och stigit över horisontlinjen, om än enbart för några korta timmar. Rejält med minusgrader och yrande snö ger perfekta vinterförhållanden.



Den låga markfrigången i kombination med den inte helt konsekventa elektriska eAWD-fyrhjulsdriften gör att man kan bli stående där man minst anar.

Total systemeffekt hos T8 Twin Engine är 390 hästkrafter där förbränningsmotorn med både kompressor och turbo står för 303 hk och resterande 87 hk skjuts ut genom eAWD-drivsystemet kopplat på bakaxeln. Systemet är synkront och som förare känns mest den ökade tjänstevikten som elmotor och det i kardanaxeltunneln placerade batteripaketet medför. I höstas körde vi samma drivlina i Polestar-version i S60-kaross (se provkörning i Teknikens Värld nummer 24/2018). Även då var känslan av att vara lite tung i gumpen påtaglig, även när vi skruvat in tuffaste sportläget hos chassit.

Provbilen nu är i utförande R-Design vilket ger lägsta markfrigång och styvaste chassisättning. Körd på plan mark inga större problem, men även kortare utflykter ut på löst underlag eller nyfallen snö kan ställa till det. Den låga markfrigången i kombination med den inte helt konsekventa elektriska eAWD-fyrhjulsdriften gör att man kan bli stående där man minst anar. Oplogad vinterväg sista biten upp till den hyrda fjällstugan kan innebära att ni får parkera nedanför och i stället gå upp. Eller själva grundligt börja skotta uppfartssträckan.

Fyrhjulsdriften är inte alls att likna vid konventionell AWD-drift av Borg Warner/Haldex-typ där kraftutsöndringen är mer konsekvent och linjär. En annan besvärande egenskap hos Volvos Twin Engine-koncept vid vinterkörning är den elektriska återgenereringen. I startläget ”Hybrid” vill drivlinan själv optimera energiförbrukningen vilket gör att elmotorn i bakaxeln initialt bromsar. Med dålig friktion hos underlaget gör detta att bakvagnen kan knycka till och sladda vid lättare inbromsning.

Känslan känns otrygg och kan delvis avhjälpas genom att ställa Drive Mode i läget för konstant fyrhjulsdrivning. Då samverkar de mekaniska bromsarna runt om och återgenereringsfunktionen betydligt bättre. Men bäst vore om Twin Engine-konfigurationen automatiskt kontrollerade underlagets friktion och skötte allt utan förarens ingrepp. Här har Volvo helt klart en uppgift att lösa.



Det går trögt för Volvo Cars att rampa ut sina elektrifierade bilmodeller, att endast erbjuda versioner med hög systemeffekt bromsar upp beställningssuget hos hågade (tjänstebils)kunder. En billigare och mer moderat ”T5 Twin Engine” baserad på 1,5-liters trecylindriga bensinmotor VEA Drive-E seriekopplad till elmotor på framhjulen hade varit ett folkligare V60-alternativ, men en sådan lär dröja. Tyvärr.

I dagsläget kommer många laddhybridspekulanter tvingas till att välja billigare, svagare och snålare alternativ. Volkswagen Passat GTE och Kia Optima Plug-in Hybrid för att bara nämna ett par mycket populära vagnar i tjänstebilsklassen.

Det här är nytt!

V60 Andra generationens V60 Twin Engine-laddhybrid är betydligt mer körglad tack vare SPA-baserat chassi.

e-AWD Elektrisk fyrhjulsdrivning är standard eftersom elmotorn sitter monterad på bakaxel-klumpen.

Bensin Volvo slopar den tidigare kombinationen diesel-elmotor för bensin-elmotor.



Förarmiljön följer samma linje som vi lärt känna hos Volvo.
Notera växelspaksknopp i glas.



Räckvidd på enbart el uppges till knappa fem mil.
Fördelen med laddhybrid är att köra korta sträckor och ladda ofta.

Volvo V60 T8 Twin Engine R-Design
Pris
548 900 kronor, kundleverans våren 2019.

Motor
Bensin-el. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo och kompressor. Kompression 10,3:1. Borrning/slag 82,0/93,2 mm, cylindervolym 1 969 cm3. Max effekt 303 hk (223 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 400 Nm mellan 2 200-4 800 r/min. Elmotor 87 hk (65 kW), total effekt 390 hk, 640 Nm, batterityp litiumjon, 10,4 kWh.

Kraftöverföring
Bensinmotor fram, elmotor bak, fyrhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring fram, tvärgående bladfjäder bak, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk/dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel med 2 tvärställda länkarmar.

Styrning
Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,7 meter.

Bromsar
Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Fälgbredd 8 tum, däck 235/40 R19.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 287, längd 476, bredd 185, höjd 142, spårvidd f/b 161/161. Markfrigång 14. Tjänstevikt 2 161, maxlast 409, max släpvagnsvikt 2 000. Tank 60 liter. Taklast 75. Bagagevolym (VDA-liter) 529-1 441 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 4,9 s, toppfart 250 km/h.

Bränsleförbrukning
Låg 0,91, medium 0,63, hög 0,59, blandad 0,69 l/mil, viktad 0,24 l/mil. CO_2 blandad 156 g/km, viktad 55 g/km. Räckvidd 48 km.

Garantier
Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år, assistans 3 år.

Skatt
360 kronor per år.

Rivaler



Kia Optima SW Plug-in
Tillgodoser de flesta barnfamiljers behov. Blygsamma 156+67 hk och viktad WLTP-förbrukning är 0,15 l/mil samt CO_2-utsläpp på 34 g/km. Priset attraktivt jämfört med Volvo V60. Pris: 432 900 kronor.



Volkswagen Passat GTE
Precis som Optima endast framhjulsdriven. Viktat CO_2-utsläpp på låga 38 g/km men i realiteten suger GTE i sig mer kWh per mil än så. Nyligen faceliftad.
Pris: 453 300 kronor.

Hans Hedberg



2. Brittisk vd blir chef över Volvo Cars i Sverige

Publicerad 29 mar 2019 16:05m **av Elias Andersson**

Cheferna för Volvo Cars i Sverige och Storbritannien byter plats.
Ny vd för den svenska marknaden blir Jon Wakefield, en engelsman som även har jobbat för märken som Porsche, Bentley och Mercedes.



Jon Wakefield har utsetts till ny vd för Volvo Car Sverige.

Den 1 juni tar Kristian Elvefors, som varit vd för Volvo Car Sverige, över som högste chef för märket i Storbritannien. Samtidigt blir Jon Wakefield, vd för den brittiska marknaden, ansvarig för den svenska verksamheten.

Tidigare har Wakefield bland annat arbetat för Porsche, Bentley, Mercedes, Fiat Group och Daimler Chrysler.

LÄS MER: Volvos beslut: Ska övervaka din körning

Ett av få märken som växer trots brexit

I Sverige har Volvo en marknadsandel på cirka 20 procent. I Storbritannien handlar det om runt två procent, men märket är ett av få som upplevt tillväxt på den brittiska marknaden trots oron kring brexit.

– Jag ser med spänning fram emot att få arbeta på Volvo Car Sverige, att få anta utmaningen att leda en av Volvo Cars viktiga hemmamarknader, säger Jon Wakefield i ett pressmeddelande.



Elias Andersson



3. Volvo tvingas återkalla nya XC60 - igen

Av redaktören i BytBil 2019-03-29

Stolar kan sitta lösa



Volvo tvingas till en ny återkallelse av 100-tals bilar, kan BytBil avslöja. Bultar kan saknas i fastsättningen av framsätena – ett farligt fel vid en olycka. De drabbade modellerna är S90 och XC60 tillverkade mellan 2017 och 2019. – Det är en ytterst liten återkallning som dock är global. Men vi tar detta på största allvar. I Sverige omfattas 61 bilar, säger Volvos presschef Annika Bjerstaf till BytBil.

De senaste månaderna har Volvo tvingats till två kostsamma återkallelser. Bilar i nya XC60-serien har fått byta elmotorn som öppnar bagageluckan på grund av skaderisk. Dessutom har tillverkaren hittat sprickor i bränsleslangar på dieselbilar av modellerna V40, V40 Cross Country, S60, S60 Cross Country, V60, V60 Cross Country, XC60, V70, XC70, S80 och XC90 av årsmodell 2015 och 2016.

Nu är det dags igen. Volvo tvingas återkalla 100-tals bilar i XC60 och S60-serierna på grund av att det kan fattas bultar i fastsättningen av framsätena.

– Det är en ytterst liten återkallning som dock är global. Men vi tar detta på största allvar. I Sverige omfattas 61 bilar. Modellerna det gäller är S90, S90L och XC60 modellår 2018 och 2019. Detta är en förebyggande säkerhetsåtgärd. Inga rapporter om incidenter har kommit till oss, säger Annika Bjerstaf.

Enligt Volvo kan stolarna bli instabila om bilarna råkar ut för en olycka och kan deformeras. Det innebär en större skaderisk för de åkande om det inträffar.

Bilarna som är drabbade är tillverkade mellan 1 augusti 2017 och 26 mars 2019. Hur många bilar som omfattas globalt har Volvo inte kommunicerat ännu.

Ägarna uppmanas att kontakta sin lokala Volvohandlare för att få bilen inspekterad om bultarna saknas.

– Kort förklarat har undersökningar vi gjort samt också leverantören gjort visat att en ”mutter” kan saknas på skenan till framsätena. De bilar som kallas in kontrolleras och åtgärdas om det visar sig att de saknar muttern. Brev är på väg ut till de svenska kunder som omfattas. I brevet ombeds de att kontakta sin Volvoverkstad för att beställa tid för kontroll och en eventuell åtgärd, säger Annika Bjerstaf.

NyTeknik

4. Polen satsar på eget elbilsmärke

John Edgren 2019-04-02

I Polen finns det en lång historia av fordonstillverkning. Branschen står för en hög andel av den inhemska industrin liksom landets export. Nu ska den utökas än mer.



Fyra statsägda energibolag har startat ett gemensamt bolag som ska bygga elbilar. Företaget Electromobility Poland (EMP) grundades av Tauron, PGE, Energe och Enda. De kommer att investera motsvarande drygt 5 miljarder svenska kronor i en ny fabrik och 2022–2023 ska de första kommersiella fordonen rulla ut.

Enligt den polska nyhetsbyrån PAP tittar bolaget nu på 17 potentiella platser att anlägga fabriken på.

– Vi kommer starta massproduktionen av polska elbilar i slutet av 2022 eller början av 2023, säger Piotr Zaremba, vd för det nystartade företaget till PAP.

3 000 nya jobb i fabriken

Till en början är målet att få upp produktionen till 100.000 bilar om året. Siffran ska sedan successivt öka, i takt med att man lägger till fler modeller och versioner.

Enligt Zaremba kommer man att inleda prototypbyggen och en försöksproduktion sju månader innan kommersialisering. Han avslöjade dock inget om vilken typ av bil eller fordon man siktar på att utveckla.

Läs mer:Nytt rekord för laddbara bilar i Sverige

Bolaget har beslutat sig för att skapa en grundplattform som man kan bygga bilar i Golf-klass-storlek på och räknar med att fabriken ska ge ungefär 3.000 nya jobb.

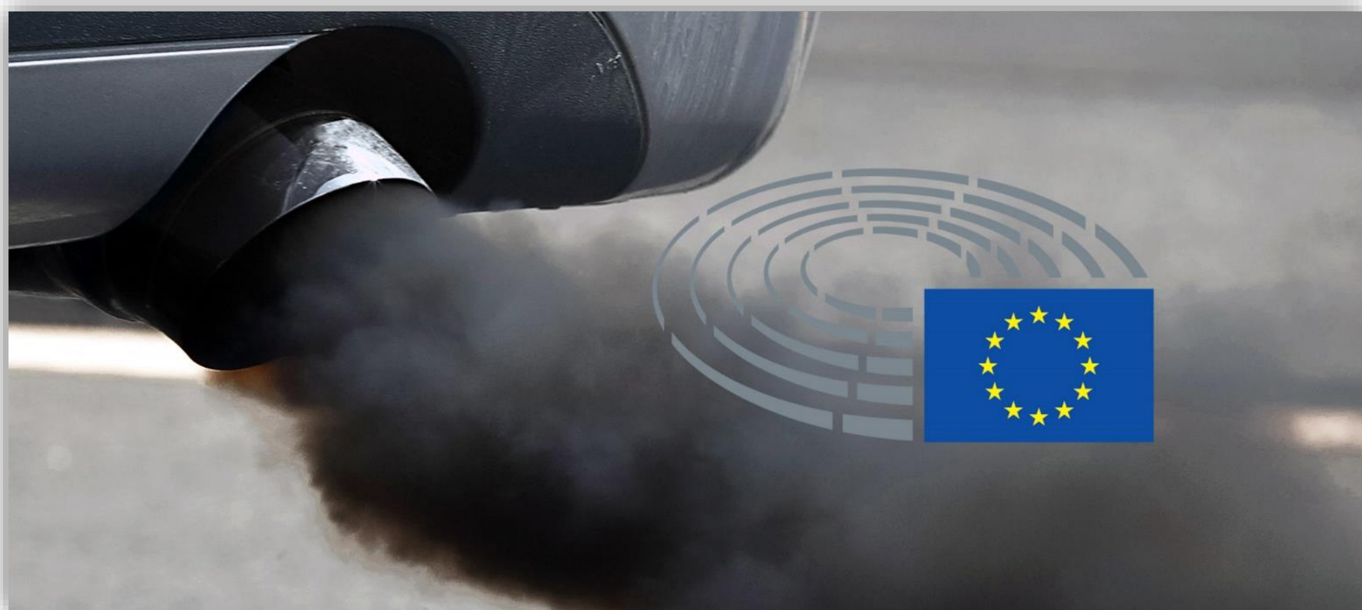
Bakom energibolagen står polska staten, vars elektromobilitetsplan från 2017 är en grundsten i landets långsiktiga strategi för hållbar utveckling. Som en del i denna ingår det att det ska finnas en miljon elfordon på polska vägar 2025.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. EU-parlamentet kräver obligatorisk ombyggnad av förorenande bilar

Mattias Rabe 29 mars 2019

Tyskland har redan varit inne på idén och nu har EU-parlamentet röstat för att äldre bilar med höga utsläpp av kväveoxider (NOx) ska byggas om.



EU-parlamentet har haft en hektisk vecka med många diskussioner och beslut som berör hela EU. Bland annat har de röstat för nya regler för upphovsrätt på Internet, förbud mot engångsplast och klubbat den lite hårdare vägen för sänkta koldioxidutsläpp från bilar – 37,5 procent lägre till år 2030 jämfört med 2021 års nivå om 95 gram per kilometer.

Parlamentets 751 ledamöter röstade även i en annan fråga som berör Europas bilägare och bilindustri, en omröstning som inte har kommit fram i mediebruset utan har fått stå åt sidan till förmån för alla andra beslut. Ledamöterna röstade nämligen också, i efterdyningarna av dieselgate, för obligatorisk ombyggnad av äldre bilar som släpper ut höga nivåer av kväveoxider (NOx). 301 ledamöter röstade för förslaget, 181 röstade emot och 42 lade ned sina röster. 227 av ledamöterna röstade av någon anledning inte (frånvaro?).

EU-parlamentet anser att unionens medlemsstater bör vidta nödåtgärder för att återkalla eller ta bort det stora antal bilar som ses som mycket förorenande, samt att de bör samarbeta med biltillverkarna för att hårdvaruanpassa bilarna för sänkta utsläpp. Parlamentsledamöterna befarar att om inget händer i form av en samordnad aktion kommer luftkvaliteten att försämras under många år framöver.

Tyskland har varit inne på samma lösning som den EU-parlamentet röstade för i veckan, men Angela Merkel är inte förtjust i tanken då hon anser att den är för kostsam och att kostnaden inte står i proportion till fördelarna.

EU-parlamentet anser att flera av EU:s medlemsstater inte tar denna fråga på allvar genom att sätta tillräcklig press på biltillverkarna i form av sanktionssystem eller andra insatser. Vissa medlemsländer anses dessutom vara dåliga på att informera EU-kommissionen om exempelvis återkallelser. Länderna som räknas upp är Bulgarien, Ungern, Irland, Slovenien och Sverige.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6.Nya Toyota Yaris… är en Mazda 2

Mattias Rabe 2 april 2019

Toyota visar nu upp nya Yaris, ett par veckor innan den publika avtäckningen i New York. Men är det inte en Mazda 2 vi tittar på?



Jo visst är det en Mazda 2 vi tittar på, men i Toyota Yaris-utförande. Dagens Yaris av årsmodell 2019 har börjat fasas ut i USA där den heter Yaris Liftback. Den ersätts alltså av det vi ser på bilderna här, Toyota Yaris Hatchback som är modellens fullständiga namn.

Utsidan

Som vi ser har Toyota inte på något vis valt att dölja att bilen i grunden är en Mazda 2. Karossplåtarna är desamma, ytterbackspeglarna, dörrhandtagen och bakljusen likaså. Till och med fälgarna är Mazdas men pryds av Toyota-emblem.

Fronten är dock omgjord, den har blivit ”toyotafierad”. Strålkastarna har också de blivit ”mer Toyota” även om grundformen från Mazda 2:s strålkastare har behållits.

Insidan

Interiört har Toyota inte brytt sig om att ändra någonting. Tejpar man över emblemet på ratten tror man att det är en Mazda 2 man sitter i. Inte ens grafiken i hastighetsmätaren är förändrad. Eventuellt att Toyota har piffat upp den med lite mer blå bakgrundsbelysning.

Motorn

Under huven sitter en fyrcylindrig maskin på 1,5 liter som ger 107 hästkrafter. Vi tror att det handlar om en Mazda-motor, även om effekten inte är exakt densamma som i Mazdas motsvarande maskin. Motorn är kopplad till en sexstegad automatlåda, något som även finns till Mazda 2.

Toyota + Mazda

Att nya Yaris är en Mazda är egentligen inte så konstigt. Toyota och Mazda har många gemensamma projekt igång och på gång. Bland annat småbilar, elbilar och fabriker. Men att gamla Yaris, som kom 2010, skulle ersättas med en ny Yaris baserad på Mazda 2 från 2014 kunde vi inte se komma, trots att Yaris Sedan i USA är just en Mazda 2.



Så här ser Mazdas variant av bilen ut.

Till Europa?

Nya Toyota Yaris har världspremiär på bilsalongen i New York om ett par veckor där den ska visas upp för den amerikanska publiken. Om den någon gång kommer att visas upp för den europeiska publiken återstår att se. Vi har fått indikationer på att denna nya Yaris inte är aktuell i Europa, men det finns också obekräftade uppgifter som säger att den kan komma säljas utanför den nordamerikanska marknaden. Om Europa inkluderas där får vi helt enkelt vänta och se. Vi tror det inte, men vi vågar inte ta gift på att det blir så.



GALLERI
Toyota Yaris XLE 2020
11 bilder



7. Volkswagens bortglömda konceptbilar

Av Joakim Dyredand, Publicerad 2018-07-15 06:26, uppdaterad 2018-10-04 13:27

Del 1/4

Vi som blev något och vi som försvann



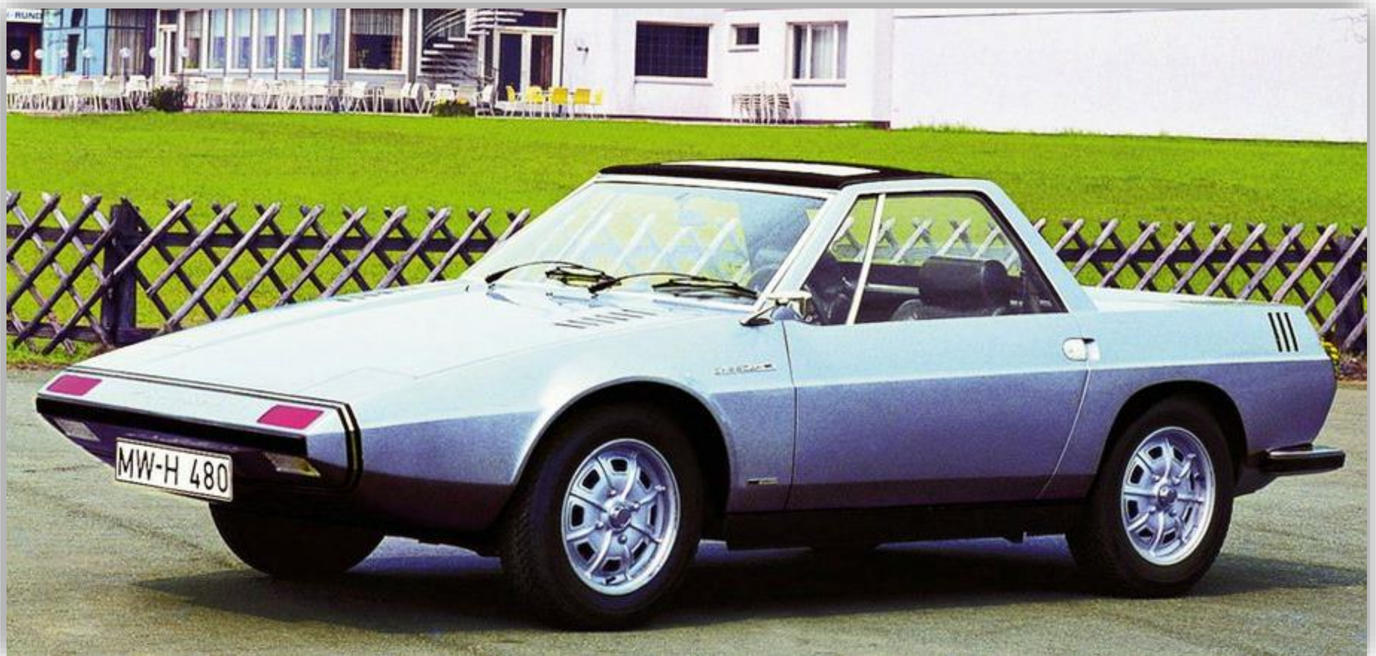
Cheetah, Machimoto, Futura, Coupé Nardo, EcoRacer, GX3 och Nils. Några av VW:s alla konceptbilar.

Volkswagen har visat upp många spännande modeller som aldrig blev verklighet. Vad sägs till exempel om en "downsizad" turbomotor redan 1981, en galen plan på att byta ut klimatanläggningen mot ett särskilt "avdunstningssystem" och en maffig W12-coupé med 600 hästkrafter?



1969 • EA276

Tanken på att göra en bil med frontmotor och framhjulsdrift, för att ersätta Bubblan, var inarbetad. Här är första "utkastet" och det var nog tur att man lät Giugiaro rita ett bättre alternativ … Frontmotorn var här dessutom luftkyld. EA276 skickades till Brasilien och blev bas för deras lill-Golf vid namn Gol.



1970 • Cheetah

Samarbetet med Karmann GmbH hade redan resulterat i Karmann Ghia. Nu hjälpte karosstillverkaren till att bygga en konceptbil som VW skulle visa på Genève-salongen tillsammans med Italdesign. Bilen blev aldrig verklighet, men följande år tog Bertone-ritade Fiat X1/19 världen med storm. Ser du likheterna?



1975 • Chicoo Concept

Första försöket att bygga en bil mindre än Polo. En tanke som inte realiserades förrän med Lupo 1998. Ska inte blandas ihop med Chico Golf, den sydafrikanska och extremt seglivade versionen av första generationen Golf.



1981 • Auto 2000

Projektet Auto 2000 sjösattes av västtyska ministeriet för forskning och teknik. Landets biltillverkare fick presentera snåla, prisvärda och rymliga bilar som sedan visades på Frankfurtsalongen. Trecylindrig turbobensinare på 1,2 liter (som känns väldigt 2015) var ett av tre motoralternativ för VW-konceptet. Den grillösa fronten måste inspirerat 1990-talets Passat.



1983 • Student Concept

Andra försöket att skapa en lillebror till Polo. Visades för pressen men kom aldrig i produktion. Synd!



1985 • Machimoto

Saknar VW-emblem eftersom det är en designstudie från Italdesigns Giorgetto Giugiaro. Bygger på andra generationen Golf Syncro.



1986 • Orbit Concept

Uppföljaren till fjolårets Machimoto. Nu med täckt kaross men fortfarande inga VW-emblem.



1986 • Scooter Concept

Titta, här sås det första fröet till XL1. Dock i trehjuligt utförande. Men låt dig inte luras, motorn, en fyrcylindrig 1,0-litersmotor på 40 hk, sitter fram och driver framhjulen. Häftiga måsvingedörrar. Bilen väger endast 695 kg.



1989 • Futura

Fyrhjulsdrift och fyrhjulsstyrning. Väger endast 1 000 kg och försedd med kompressorladdad motor på 82 hk. Speciellt avdunstningssystem ersätter traditionell klimatanläggning. Högtalarsystem som filtrerar bort oljud.



1991 • Vario I och Vario II

Ritade av designstudenter, förverkligade av VW. Bilarna skulle visa på möjligheten att göra roliga fordon på plattformen från Golf Syncro. Fällbara plåttak såg dagens ljus här, men kom inte i produktion förrän med Eos 2006.



1991 • Orbit

Ja, samma namn som Italdesign använde 1986. Här experimenterade Volkswagen med plast-kaross, en hal och rätt läcker sådan. Någon motor fanns inte i konceptbilen.



1992 • Chico

Chico kom tillbaka, nu med bara ett O. Detta var en bensin-hybrid, långt före sin tid. Digitala mätartavlor var också framtidsmässigt, samt dörrarna som öppnades utåt/framåt för lättare insteg/utsteg. Tredje gången gillt för småbilen? Nej, tyvärr.



1994 • Concept One

Stjärnan på Detroit-salongen 1994 som också startade retrovågen. Måhända lik New Beetle, men produktionsbilen dröjde hela fyra år. Dessutom var Concept One mycket mindre, baserad på Polo och inte Golf.

Senare samma år, på Genève-salongen visades den som cabriolet. Och 1995 blev bilen svart, till Tokyo-salongen.



1995 • Noah

Sexsitsig familjefraktare med rejält axelavstånd. Traditionellt bagageutrymme ersatt av sex stycken läderväskor, som matchar golvet av återvunnet trä. Finger- och ögonigenkänningssystem för bästa möjliga stöldskydd.



1997 • CJ

Titta noga, det är Jetta men med bara två dörrar. Och där slutar skillnaderna. Ett initiativ av VW i USA, visades på bilsalongen i New York och glömdes nog bort efter detta.

1997 • W12 Syncro

Nu började Ferdinand Piech spänna musklerna. Många tappade hakan när märkets första supersportbil, med 5,6-liters W12, visades upp på Tokyo-salongen. Motorn gav 420 hästar och karossen var signerad Italdesign.



1998 • W12 Roadster

Till följande års salong i Genève hade supersportbilen tappat taket, och bytt färg. Nu trodde (hoppades) många att produktionen inte var långt borta.



1999 • Concept D

Efter supersportbilsuppvisningen var det lika bra att göra en superlyxbil också. I det här fallet bekräftade man produktion direkt och bygget av en sanslös glasfabrik hade redan börjat i Dresden. Detta blev senare alltså Phaeton.



2000 • AAC

Förkortningen står för Advanced Activity Concept. Pickup, ett fordonsslag som VW inte erbjöd vid tidpunkten, försett med lyxig inredning och monsterstark V10-diesel. Amarok kom tio år senare.



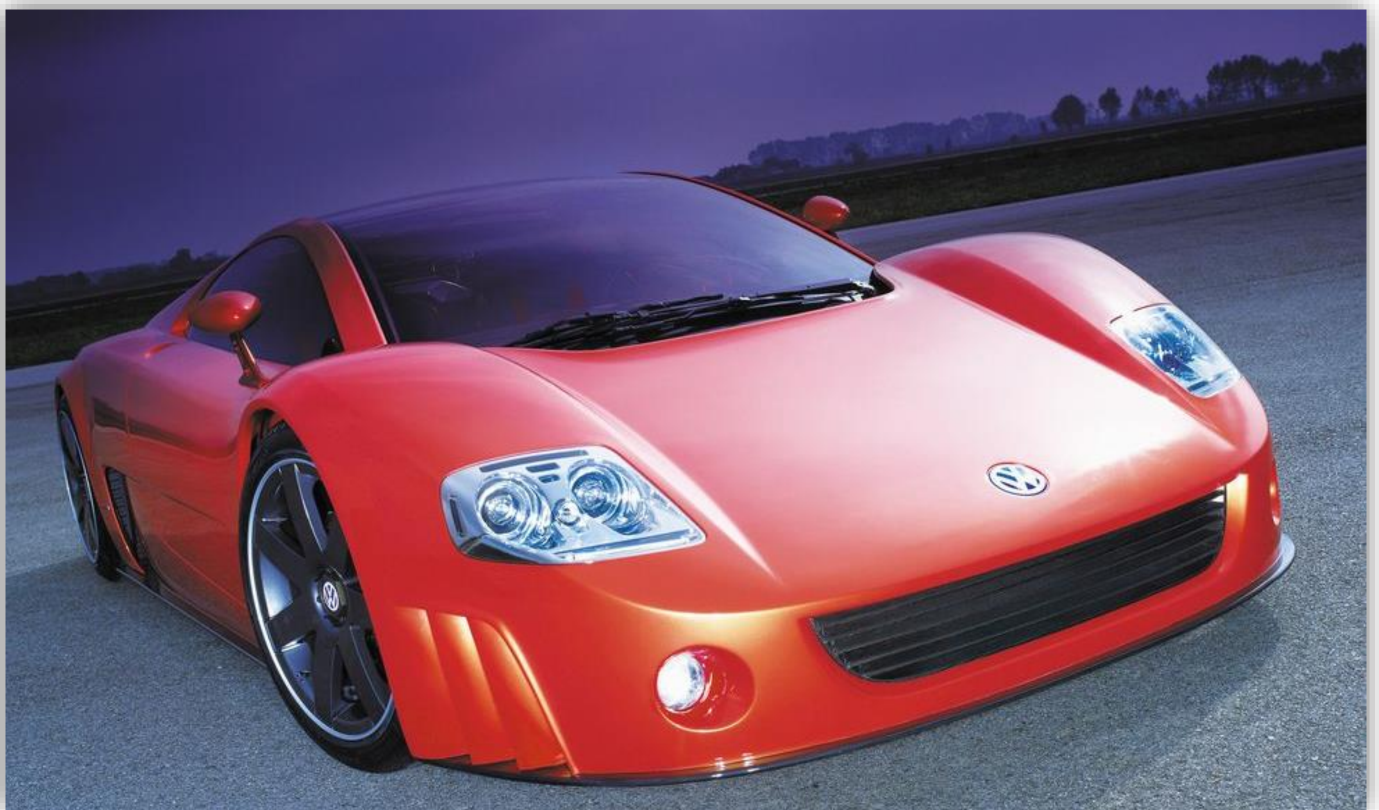
2000 • New Beetle Dune

För att skapa lite extra uppmärksamhet kring nyligen lanserade New Beetle visades denna sandloppa på bilsalongen i Los Angeles. Fyrhjulsdrift och luftfjädring. Avtagbart tak. Skulle byggas om mottagandet blev gott. Så blev inte fallet.



2001 • Microbus

Folkabussen, T1 eller Type 2 (ja, förvirrande) kallades kort och gott Microbus i USA. Därför fick designkontoret i Kalifornien uppdraget att designa en modern efterträdare. Snygg blev den, och praktiskt med sex sittplatser. Modern utrustning som tv-skärmar för passagerarna bak. Och en extra tv-skärm som var en backkamera.



2001 • W12 Coupé Nardo

Konceptbilen från 1997 hade vidareutvecklats i smyg. Italdesign hade slipat ytterligare på formerna och W12-motorn levererade nu 600 hk/621 Nm. Toppfart 357 km/h. Efter att konceptbilen visats i Tokyo åkte VW till höghastighetsbanan Nardo. Där satte man fartrekord under 24 timmar. Bilen avverkade 7 740,576 km med en snittfart på 322,891 km/h.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Volkswagens nya logotyp blottad under fotbollsmatch

Peter Klemensberger 28 mars 2019

Med nya Volkswagen Golf lanseras en ny logotyp. Bilen kommer senare i år men redan nu kan vi se företagets uppdaterade logga.



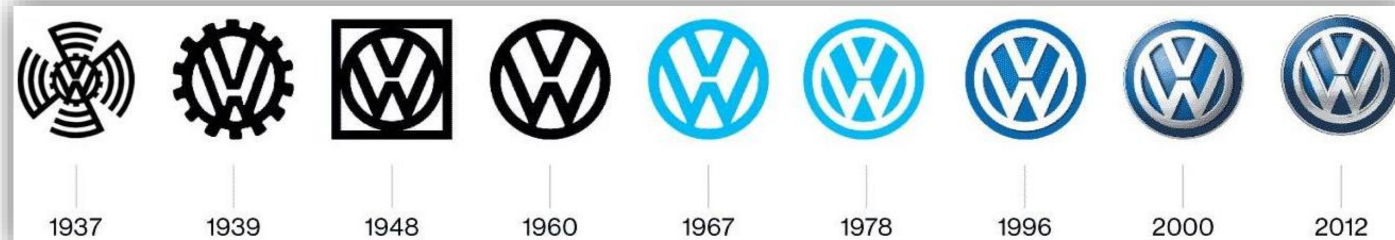
Volkswagens bilar kommer snart få en nytt emblem i nosen. Tillverkaren ändrar sin logotyp, något som vi har skrivit om tidigare. Den nya ska bättre passa på morgondagens bilar och i smartphones, menar man.

Volkswagen Golf generation åtta lurar runt hörnet och med den ska den nya logotypen göra debut. Det vet vi. På grumliga spionbilder på bilen har vi kunnat ana det nya märket.

Nu behöver vi emellertid inte sitta och vänta på Golfen i fråga utan bara slå på teven för att se Volkswagen nya logotyp, den tionde versionen sedan starten 1937. Då tillverkaren är sponsor för det tyska fotbollslandslaget har logotypen redan exponerats. Inte på matchtröjorna men väl på överdragströjor och overaller.

Den nya logotypen är betydligt enklare och tunnare än sin föregångare och borta är både den blå färgen och 3D-effekten. Ovan ser du de gamla versionerna av Volkswagens logotyp och kan peka ut din favorit. Eller om den nya kanske faller dig bättre i smaken?

I klippet nedan kan du se landslaget besöka Volkswagens fabrik i Wolfsburg, alla iförda huvtröjor med den nya logotypen.



HÖGSTA VÄXELN

9. Daimler SP250

Robert Petersson 10 mars, 2019

Öppen plastkaross, fenor och V8. Det låter väl som ett recept på en typisk USA-sportbil – men det handlar i själva verket om en högst osannolik brittisk ädling



Fula ankungen! Vid premiären under New York Motor Show i april 1959 blev Daimlern framröstad som mässans fulaste bil. Dessutom hotades tillverkaren av stämning för att man kallade den "Dart", ett namn som Dodge skyddat.

Ingen bra start med andra ord. Tillverkaren Daimler döpte snabbt om modellen efter projektnumret SP250, men även om den med tiden blev en betydligt bättre bil växte den fula ankungen knappast till någon större skönhet. Kvaliteterna fanns istället under skalet, eller för att vara mer korrekt, under huven.



Allt handlar om en enda man, den legendariske motorcykelkonstruktören Edward Turner. För att göra en lång historia kort ägdes biltillverkaren Daimler av BSA som köpt företaget redan 1910. Sedan 1951 kontrollerade man dessutom sin konkurrent Triumph och därmed Edward Turner.

Han fick i uppdrag att skapa något nytt för Daimler och resultatet var en fantastisk 2,5-liters V8 med hemisfäriska förbränningsrum. Tanken var att bygga en ny kompakt sedan för att konkurrera med Jaguars lilla MKI, och likt Jaguar gjort med sin XK120 ville man skapa en sportbil som förlöpare till familjebilen.

Enligt planen skulle man tjäna stora pengar på att sälja 1 500 exemplar första året och sedan 3 000 SP250 om året, företrädesvis i USA. För att snabba på processen och göra tillverkningen billigare, den avancerade maskinen var dyr att framställa, satsade man på en kaross i glasfiberplast. Men som sagt var kunde debuten ha varit mer lyckad och under modellens hela liv, fram till 1964, byggdes endast 2 654 exemplar.

Lika modern som motorn och plastkarossen var, lika gammaldags var resten av mekaniken. Daimler, som efter kriget bara tillverkat lyxbilar, hade ingen manuell låda att ta till och man kopierade snabbt den i Triumph TR3. Den konventionella stegramens layout hämtades också från Triumph och försågs med stel bakaxel. Märkligt nog monterades även skivbromsar runtom.



Redan från början fick man problem med den alltför klena konstruktionen. Ramen flexade så dörrarna ibland gick upp i kurvorna och de standardmonterade stålfälgarna var så veka att de sprack runt bulthålen. Men vad gjorde det – bland tillvalen fanns ju ekerhjul! Dessutom andra lyxprylar som stötfångare, värme, vindrutespolare, overdrive, hardtop och vita däcksidor.

Den färdiga bilen kostade 1 489 pund inklusive skatter och då man inte fick upp volymen till tänkta nivåer såldes bilarna med förlust. Misslyckandet gjorde att BSA avyttrade Daimler till Jaguar 1960 men för SP250 innebar det trots allt ett stort lyft. Det var nämligen Jaguar som fick ordning på många av bilens problem och introducerade B-serien redan i april 1961.

Den stora skillnaden var en kraftigt förstärkt ram med bland annat en tvärbåge som förband B-stolparna. Vid det laget hade redan polisen agerat testpiloter ett tag, bilens oerhörda prestanda, den toppade 200 km/h och klarade 0–100 på cirka nio sekunder, gjorde att man satsade på SP250 för att jaga fartsyndare.

Polisbilarna försågs snabbt med automatlåda, en trestegad Borg-Warner Model 8, då kopplingen inte klarade det tuffa livet. Resultatet var att automaten blev tillval samtidigt som bakaxeln blev biffigare i B-serien. Bara i London rullade ett trettiotal svarta SP250 som polisbilar och många andra städer tog efter.



SP250 i polisiär tjänst

Om man hade problem med kopplingarna så var motorerna desto bättre. Turners konstruktion med stålblock och aluminiumtoppar var oerhört robust och gav ofta mer effekt än de 140 hk som man uppgav. Och det var också motorn som Jaguar var intresserade av när man köpte Daimler. Man rationaliserade produktionen av den, somliga hävdar att den blev sämre i och med det, men den tjänstgjorde ändå många år i Daimler V8-250, en Jaguar MKII som försetts med Daimlervinkeln och döpts om.

SP250 utvecklades vidare till serie C, som bland annat fick defroster, men modellen lades ändå ner 1964 då den ansågs primitiv jämfört med Jaguars egen E-type, samtidigt som den nästan var dyrare att bygga.

Idag har de flesta bilar på marknaden uppdaterats med förstärkt ram och så vidare, men man ska ha klart för sig att många större jobb kräver att man lyfter av karossen, en ganska omfattande process. Men det finns en rad specialister och somliga av dem monterar även kuggstångsstyrning för att förbättra körkänslan.



FILM: https://youtu.be/lpzudBhWap0

Klassiker

10. Quiz: Bilar på F

Publicerad 2019-03-29 18:00

Text Mårten Carlsson

KLASSIKERNÖTEN 385

Turen har kommit till F, bilmodeller på alfabetets sjätte bokstav, hur många kan du?



Starta quizet!



Klassiker

11. Grattis Iso Rivolta!

Publicerad 5 april **2009**

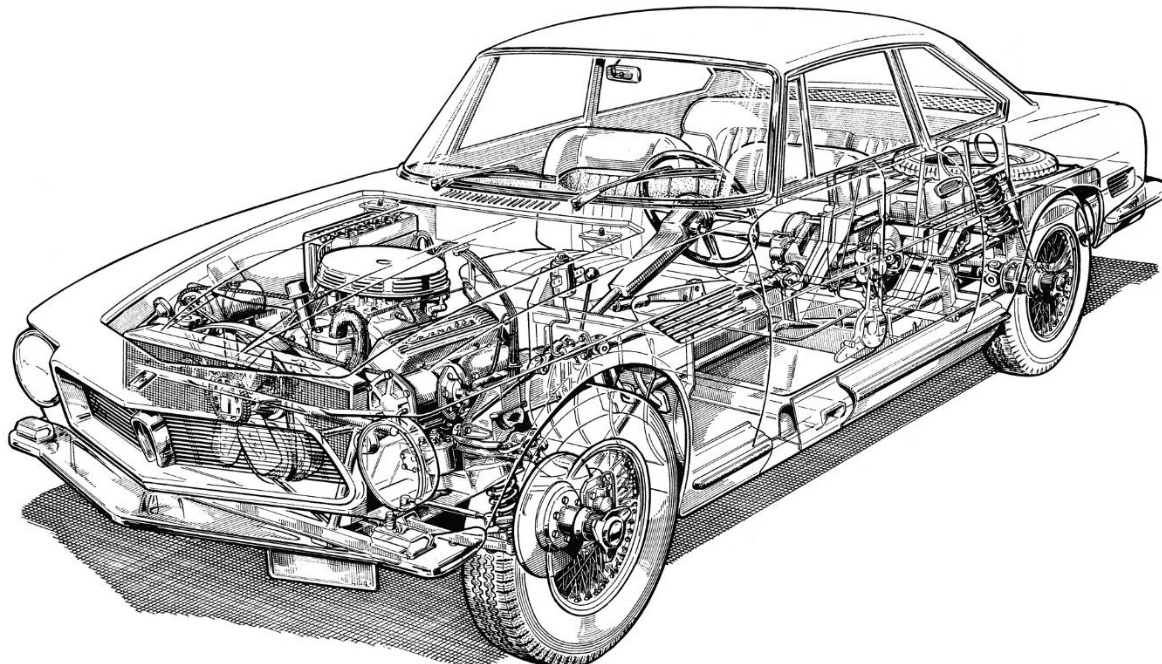
I dag när Irene och Irja har namnsdag passar vi på att hylla Rivolta!



Iso Rivolta GT eller IR 300 som den också kallades var en stor tvådörrars coupé med kaross ritad av Giorgetto Giugiaro hos Bertone och drivlina från Chevrolet Corvette. Den kombinerade med andra ord italiensk finess med amerikansk råstyrka.

V8:an på 327 kubiktum kunde fås i två olika upplagor, 300 eller 350 hk och med den högre effekten klarade Rivolta GT stående kilometern på 27,2 sekunder och en toppfart på 238 km/h. I alla fall enligt reklamen från den italienska tillverkaren.

Iso Rivolta presenterades på Turinsalongen 1962 och byggdes fram till 1970.





Iso Rivolta Daytona 1965



Rivolta S4 1967–69



Rivolta Lele 1969–74

ISO

Automobili s.p.a.
Bresso–Milano

Coupé GT
ISO Rivolta

4/5 places, avec moteur Chevrolet, Carrosserie Bertone, 300 CV (220 km/h) et 350 CV (245 km/h). Sur demande: boîte à 5 vitesses ZF ou boîte automatique (Borg-Warner).

Les deux bijoux de la construction automobile italienne

Coupé Gran Lusso
ISO GRIFO

2 places et 2+2, avec moteur Chevrolet et Carrosserie Bertone, 300 CV (235 km/h) et 350 CV (275 km/h). Sur demande: boîte à 5 vitesses ZF.

Comme nouveauté pour le salon de Genève 1967: moteur 7 litres avec 429 CV (300 km/h).

Importateur pour la Suisse:

L.C. ROGGERO
Zentral-Garage, tél. 051 - 35 78 35
Sihlfeldstrasse 10, 8003 Zurich

Annons från 1965, där finns även ISO Grifo med.



Iso började som tillverkare av kylskåp
men sadlade efter andra världskriget om till motorfordon.

Teknikens Världs
RACINGBLOGG
med Janne Blomqvist

12. Briljant start på F1-säsongen…

Skrivet den 2 april 2019, klockan 13:00 | 162 kommentarer



Charles Leclerc presenterade sig i söndags med eftertryck för världens F1-fans, men också för Sebastian Vettel

Sent omsider ett blogginlägg efter Bahrains GP. Anledning är att vi i söndags hade en tidsmässigt tight flight hem, trodde vi, som istället visade sig vara fyra timmar sen. Att flyget blev sent berodde på den starka vinden i söndags vilket gjorde att vårt flyg in till Bahrain blev omdirigerat till Kuwait innan det senare under natten kunde landa i Bahrain.

Men vilket race det blev med dramatik från början till slut. Var länge sedan jag såg ett lopp som innehöll så mycket action hela tiden och jag tror de nya aeroreglerna är en av anledningarna. Som jag uppfattar det har möjligheterna att följa en annan bil förbättrats avsevärt samt att däcken verkar mer anpassade för den racing vi vill se. En sak ska vi dock vara medvetna om, banan i Bahrain är väldigt tuff för bakdäcken medan t ex den i Shanghai är raka motsatsen. I Kina är det framdäcken som tar mest stryk vilket man måste ställa in bilen för och därför bör nästa F1-helg ge ett ännu bättre svar på hur stor förbättring de nya aeroreglerna är för möjligheten att följa en annan bil.

Att Charles Leclerc fick sitt absoluta genombrott i söndags är ingen underdrift, vi visste alla att han var bra men som han dominerade i racet och faktiskt hela helgen var extremt imponerande. Sebastian Vettel har verkligen fått en utmanare, inte bara internt i teamet utan även om årets VM-titel. Just vad som händer internt i Ferrari blir nu oerhört spännande och följa, hur ska ledningen egentligen tackla detta faktum. Vettel ansågs ju på förhand vara den man skulle ”köra för” under 2019 där teamchefen Mattia Binotto, innan säsongen startade, var rätt tydlig med att Leclerc var där för att ”se och lära”. Efter söndagens race tror jag man börjat omvärdera detta dels tack vare Leclercs fart rent generellt men också baserat på att Sebastian Vettel återigen gjorde ett avgörande misstag som kostade honom dyrt och som kan kosta än mer längre fram under säsongen.

Mercedes har fått en smakstart på säsongen men att man har saker at jobba på blev tydligt i Bahrain, man hängde helt enkelt inte med Ferrari och lite överraskande såg det ut som om det var farten ut på rakorna som var skillnaden. Hela den gångna helgen hörde vi Mercedes säga att anledningen till att man inte hängde med på träningarna var att Ferrari körde sin motor hårdare och att det skulle bli betydligt jämnare när det blev allvar under kval och race. Detta stämde till viss del men även i kvalet såg vi att främst Leclerc körde ifrån Mercedes i sektor 1, som stort sett är två raksträckor. Det var betydligt jämnare i sektor 2 och 3 med enbart hundradelar som skilde dem åt. Det var inte heller någon dramatisk skillnad i toppfart vilket leder mig att tro Ferrari har hittat något när det gäller sin ERS som gör att de frigör den extra energin effektivare och därmed snabbare når toppfarten och de där extra tiondelarna på Mercedes som avgjorde i Bahrain. Självklart kan Ferrari även ha en bättre bil aerodynamiskt men då borde det var större skillnad i toppfart kan jag tycka.

Om det var spännande och jämnt om segern så var det inte mindre spännande i mittfältet där Mclaren imponerade mest på mig. Renault gjorde också ett bra race där framförallt Nico Hülkenberg hade en väldigt stark helg fram till kvalet när hans motor inte gick som den skulle och start långt bak. Till racet hade han återigen bra fart och tog sig snabbt upp genom fältet men fick tyvärr bryta med 10-talet varv kvar att köra. Daniel Ricciardo har inte riktigt hittat rätt i sitt nya team ännu men gjorde även han ett hyggligt race på en alternativ strategi som kanske inte fungerade till 100 procent. Ironiskt nog fick ju även Ricciardo bryta, i samma kurva och på samma varv som teamkollegan Hülkenberg.

Tillbaka till Mclaren som ser ut att ha gjort stora framsteg under vintern. Vi såg glimtar av det under testerna och i söndags visade man tydligt att de just nu tillhör toppen av mittfältet. Båda bilarna hade sannolikt varit på poängplats om inte Carlos Sainz haft sin incident med Max Verstappen i början av loppet. Sjätteplatsen för Land Norris är dock tämligen imponerande även om han själv tyckte han bitvis var lite för försiktig i racet. Just hans racecraft har för mig varit ett frågetecken efter det jag sett av Norris i F2 och han behöver nog tuffa till sig lite till så kommer det bli än bättre resultat framöver.

Ser redan fram mot nästa race i Shanghai, vi kan har en riktigt bra säsong framför oss om detta vi upplevt hittills fortsätter på samt sätt.

Blogginlägget postades i Formel 1.



13. Fredagshumorn: Rattmuffen

Petter Nicklasson ger råd i användandet av rattmuff. Dessutom genomgång av förra veckans tittartävling.



FILM: ***https://youtu.be/7QpIcbLkNP8***



14. Fredagsfilmen: Porsche 919 Hybrid

Porsches racerbil 919 Hybrid har gått i pension och ska ställas ut på Porsche Museum. Skruva upp ljudet och ta en åktur och njut.



FILM: ***https://youtu.be/KsLi7HgSuhI***

SLUT